



محضر اجتماع
لجنة الدفاع والأمن والقوات الحاملة للسلاح
عدد 04

- تاريخ الاجتماع: 20 جويلية 2023.
- جدول الأعمال: بداية النظر في مقترح القانون عدد 2023/09 المتعلق بتنظيم التراخيص المخصصة لاستعمال الدرون والاستماع الى جهة المبادرة التشريعية.
- الحضور:
 - الحاضرون: 08
 - المعتذرون: 02
 - الغائبون: لا أحد
- الحاضرون من غير أعضاء اللجنة: 04
- افتتاح الجلسة: س 10 و 30 دق
- رفع الجلسة: س 12 و 55 دق

I- مداولات اللجنة:

عقدت لجنة الدفاع والأمن والقوات الحاملة للسلاح يوم الخميس 20 جويلية 2023 جلستها الرابعة وقد خصصتها للنظر في مقترح القانون عدد 2023/09 المتعلق بتنظيم التراخيص المخصصة لاستعمال آلة الدرون.



في مُفتتح الجلسة، إستهلّ رئيس اللجنة الاجتماع بإعلام أعضائها بأنّ برنامج العمل الرقابي والتكويني الذي تم الاتفاق عليه قد تمّ إرسال المراسلات الإدارية في شأنه الى الجهات المعنية.

ثم على اثر ذلك وفي علاقة بجدول أعمال اللجنة خلال الجلسة الحالية، قدّم رئيس اللجنة مقترح القانون المعروض، مُشيراً إلى أنه يُعتبر أول مبادرة تشريعية يتم تعهيد اللجنة بها في اطار وظيفتها التشريعية خلال هذه الدورة العادية الاولى حيث تمت الاحالة بتاريخ 07 جويلية 2023 بموجب قرار مكتب مجلس نواب الشعب المنعقد يوم الخميس 06 جويلية 2023 وعملا بأحكام الفصل 123 من النظام الداخلي.

و بين أن مقترح القانون يتعلّق بتنظيم إستغلال ما يسمّى بالدرون معتبرا أن موضوعه مهم وحساس وستكون له تاثيرات مهمة على العديد من الجوانب ذات الصلة وذلك خاصة في ظل وجود فراغ تشريعي ينظم المسألة. وشدد على هذا الأساس أنه يتعين على اللجنة أن تأخذ بعين الاعتبار عند مناقشتها لهذا المقترح تحقيق المعادلة بين الجانب الأمني والجوانب المتعلقة بتطوير الاقتصاد والتنمية والاستثمار مُبيناً في نفس الإطار أنّ اللجنة ستُجري كل الاستماع التي تراها ضرورية مع عديد الأطراف المتداخلة وأولها وزارة النقل وذلك لتعميق النظر في مقترح هذا القانون.

واثر ذلك تدخّل مقرّر اللجنة متوجّها في البداية لممثل جهة المبادرة متسائلا عن سبب تمثيله للنواب الممضين على وثيقة مقترح القانون في حين أن إمضاءه غير موجود. وفي تعليقه على مقترح القانون المعروض، اعتبر مقرّر اللجنة أنه مقترح تشريعي غير مدروس وقد ورد في شكل فقرة إنشائية دون أي تفصيل أو استناد على دراسات فنية وعلمية.

ومن جهته، دافع ممثل جهة المبادرة عن رؤيته للمبادرة التشريعية المعنية مبيناً أن الغاية كانت تبسيط النص القانوني والابتعاد عن التفصيلات والتعقيدات التي تميّز الإطار القانوني الحالي، معتبرا أنه لا حاجة للتصنيفات باعتبار تونس يوجد بها كل أنواع الدرون وبالتالي فالمقترح يخصها جميعا دون استثناء.



هذا، وفي مرحلة مواءمة قَدَم رئيس اللجنة عدّة ملاحظات حيث أكّد أنه من الضروري الانتباه عند دراسة مقترح القانون في علاقة بالمسألة الأمنية وذلك بالنظر إلى تنوع تصنيفات الطائرات على غرار الطائرات المسيّرة العادية ذات الاستعمالات المدنية والطائرات المسيّرة ذات الاستعمالات العسكرية. هذا، إلى جانب إلزامية تحديد مفهوم الطيار قائد الطائرة ومؤهلاته والمسؤولية الناتجة عن الحوادث والأخطاء المنجّرة عن استعمال الطائرة. وقد استشهد في هذا الإطار ببعض القوانين المقارنة التي اختلفت بين التحجير الكلي لاستعمال الطائرات دون طيار ذات الاستعمال المدني وبين السماح بذلك دون ترخيص مسبق لهذا النوع من الطائرات وفق شروط مضبوطة مسبقاً. كما شدّد على ضرورة الأخذ بعين الاعتبار للجوانب المتعلقة بحماية المعطيات الشخصية في التعاطي مع مقترح القانون المعروض. إضافة إلى تجديده، في ذات السياق، التأكيد على الأهمية الاقتصادية التي يكتسبها موضوع مقترح القانون وضرورة توسيع استعمالات الدرون لتشمل بالتالي الميدان الفلاحي لتحسين المردود الفلاحي وحماية المحاصيل الزراعية باعتبار أن الأمن الغذائي يمثّل عنصراً من عناصر الأمن الوطني الشامل.

وفي علاقة بتوسيع الاستشارات والآراء المختصة، اقترح رئيس اللجنة أن يتم الاستماع كذلك لبعض التجارب الوطنية في تصنيع طائرة دون طيار "درون".

هذا، وفي سياق متصل، قدّم مقرّر اللجنة عديد الملاحظات والاقتراحات والاستفسارات تمحورت أساساً حول اقتصار مقترح القانون المحال على ذكر الاستخدمات المهنية لطائرة الدرون دون الاستخدمات الترفيهية لها. إلى جانب عدم تحديد أنواع الطائرات مثل الطائرات التي تحمل آلة تصوير وتلك التي لا تحملها، والطائرات المحترفة التي تستوجب رخصة قيادة للتحكم فيها ونصف المحترفة والأخرى المخصصة للترفيه.

كما اعتبر في نفس السياق أنّ عملية استخدام الدرون تنظّمها ثلاثة عناصر أساسية وهي الآلة المستعملة، الشخص المستعمل لها ومكان الاستعمال. ففيما يتعلق بالآلة فإنه يجب أن يحدّد النص القانوني المنظّم لها تصنيفها ونوع آلة التصوير التي تحملها والارتفاع الأقصى لتحليقها وميزاتها. وأما بالنسبة للشخص المستعمل لها فيتعيّن التنصيص بالقانون



على سنّه ومهنته وخبرته والكفاءة المهنية المطلوبة لقيادة الدرون بالنظر لحجمها. أما العنصر الأخير المتمثل في مكان الاستخدام، فقد اعتبر مقرّر اللجنة أنّه ينبغي ألا يكون مفتوحا حتى لا تحصل كوارث بالمجال الجوي مستشهدا ببعض التجارب المقارنة التي تحجّر التحليق للطائرات دون طيار أكثر من 120 م ارتفاعا. مع المنع في المناطق السكنية حيث يُمنع على سبيل المثال في كامل مجال باريس استعمال الدرون.

وفي جانب متّصل، اعتبر مقرّر اللجنة أنّ مجال انطباق القانون لا يجب أن يقتصر على فئة معينة من المستخدمين كما أكد أنّ لفظ "الاسترشاد" الذي جاء صلب نص المقترح بفصله الثالث يعتبر مخالفا لمبدأ المواطنة. ودعا في ذات السياق إلى توضيح بعض المفاهيم بمقترح القانون على غرار تحديد المجال الجوي. إضافة لضرورة أن يستوعب القانون بقدر الامكان كل الحالات وتصور كل الوضعيات.

واقترح كذلك أن تستمع اللجنة للمركز الوطني لرسم الخرائط والاستشعار عن بعد باعتباره طرفا متداخلا ومن مهامه إنجاز الخرائط التي تحدّد الارتفاع المسموح به للتحليق والوجهة مع تصنيف المناطق وفق ألوان. كما اقترح في علاقة بتسجيل مستعملي الدرون، أن يتم التنصيب على إنشاء وكالة مختصة في هذا الشأن تعنى بتسجيل المستعملين والمالكين عن طريق هويتهم الرقمية معتبرا أنه بهذه الطريقة ستكون المسائل مقنّنة ولن يكون هناك حاجة للإعلام الكتابي بمركز الأمن كما ورد بمقترح القانون المعروض.

وفيما يخصّ مآل مقترح القانون المعروض على اللجنة، إرتى أعضاء اللجنة تبنيه مع العمل على تحسينه وتدقيقه وتوضيح مفاهيمه وضرورة الاستئناس بكل الهيكل المتدخلة والخبراء والمختصين في المجال.

هذا، وحرى بالإشارة الى أنّ اللجنة وفي مستهل أعمالها اطلعت على ورقة تقديمية تم اعدادها من قبل مستشاري اللجنة تضمنت العديد من النقاط ذات الصلة بموضوع تدخل المقترح وقد تعلقت أهمّها بتاريخية استعمال الطائرات بدون طيار وكذلك بتعريف الطّائرة الموجهة عن بعد بكونها كل طائرة غير مأهولة (أي لا يوجد أي إنسان على متنها) تتم قيادتها والتّحكم بها من محطة قيادة عن بعد وتحتوي على المعدات المستخدمة لقيادتها



وتتطلب نظاما خاصا بها، يتكون من الطائرة نفسها ووحدة تحكم أرضية ونظام اتصالات يربط بين الطائرة ووحدة التحكم الأرضية. هذا بالإضافة الى تقديم بسطة موجزة عن تطور استعمال هذا النوع من الطائرات حيث وأمام ما شهده العالم خلال السنوات الأخيرة من تقدم تكنولوجي وظهور فئات وأنواع متنوعة من الطائرات الموجهة عن بعد، أصبح لهذا النوع من الطائرات استخدامات عدّة واكتسحت العديد من المجالات المدنية حيث تم تطويرها بشكل أساسي لتستخدم في عديد المجالات العلمية والتجارية، بالإضافة إلى الاستخدامات في مجالات الترفيه وفي المجال التجاري كما أثبتت فعاليتها في رش المبيدات الزراعية عوضا عن الطائرات المروحية التقليدية، ومنذ ذلك الحين والعمل قائم على تحسينها وتطويرها لتقليل تكاليفها بما يتناسب مع متطلبات الاستخدامات المدنية. كما تضمنت الورقة التقديمية أهم النصوص القانونية والترتيبية المنظمة لممارسة نشاط استغلال الطائرات المدنية الموجهة عن بعد المستعملة للجولان الجوي فوق تراب الجمهورية التونسية على غرار الاتفاقية المتعلقة بالطيران المدني الدولي الممضاة بشيكاغو في 07 ديسمبر 1944 والتي انخرطت فيها تونس بمقتضى القانون عدد 122 لسنة 1959 المؤرخ في 28 سبتمبر 1959 والاتفاقية رقم 108 لمجلس أوروبا المتعلقة بحماية الأشخاص تجاه المعالجة الآلية للمعطيات ذات الطابع الشخصي وبروتوكولها الإضافي رقم 181 الخاص بسلطات المراقبة وانسياب وتدقق المعطيات عبر الحدود الموافق على انضمام الجمهورية التونسية إليهما بمقتضى القانون الأساسي عدد 42 لسنة 2017 المؤرخ في 30 ماي 2017 والقانون الأساسي عدد 63 لسنة 2004 المؤرخ المؤرخ في 27 جويلية 2004 المتعلق بحماية المعطيات الشخصية و القانون عدد 83 لسنة 1988 المؤرخ في 11 جويلية 1988 المتعلق بإحداث المركز الوطني للاستشعار عن بعد كما تم تنقيحه بالقانون عدد 24 لسنة 2009 المؤرخ في 11 ماي 2009 ومجلة الطيران المدني ومجلة الاتصالات والأمر الحكومي عدد 48 لسنة 2020 المؤرخ في 23 جانفي 2020 المتعلق بإجراءات المصادقة والتوريد والتسويق للأجهزة الطرفية للاتصالات والأجهزة الراديوية وكذلك قرار وزير الداخلية ووزراء الدفاع الوطني والتجهيز والإسكان والنقل والسياحة والصناعات التقليدية المؤرخ في 06 أفريل 1995 المتعلق بالأنشطة الجوية السياحية والاشهارية قصد القيام بأشغال التصوير الشمسي أو السينماتوغرافي الجوي الذي ينظم كيفية استغلال واستعمال طائرات الدرون.



كما بين الفريق الاستشاري للجنة في تدخلاتهم اثناء النقاش وفي علاقة بالانظمة القانونية المقارنة المعتمدة في تنظيم هذا القطاع ترواح التجارب بين من يعتمد نظام التراخيص لاستغلال الدرون لأغراض مهنية وبين من يعتمد نظام التصريح بالنشاط والمراقبة اللاحقة شريطة تسجيل الطائرة والاستجابة لبعض القواعد والشروط المتعلقة خاصة بالسلامة وحماية المعطيات الشخصية. مع التأكيد كذلك على أهمية أن تتعرض اللجنة في نقاشاتها الى تحديد الشكل القانوني الذي يجب أن يتخذه هذا النص المرتبط بتنظيم استغلال الدرون في تونس.

وفي جملة تدخلاتهم، أكد باقي أعضاء اللجنة الحاضرين على أهمية موضوع مقترح القانون المعروض وضرورة الموازنة بين الجانب الأمني والجوانب الاقتصادية. واقترح أحد النواب أن يتم العمل على الإطار القانوني الحالي وتنقيحه عبر تبسيط الإجراءات والآجال. كما أكدوا على ضرورة وضع الإحداثيات والتفاصيل صلب النص المعروض. كما اعتبر أحد النواب الحاضرين أنّ الإجراءات الحالية المعمول بها تشكو من عدّة تعقيدات مبرزا أنّ التقييد في الاستعمال أصبح اليوم دون معنى خاصة في ظل ظهور عدّة تطبيقات متطورة ومتاحة للجميع تمكن رؤية كل الأماكن والنقاط بالتفصيل.

وفي توضيحاته وإجاباته على مختلف الاستفسارات والاقتراحات، بين ممثل جهة المبادرة أنّ موضوع مقترح القانون المائل لا يخص الأفراد، بل هو يتعلق بأربعة أنواع من المؤسسات وهي شركات الإنتاج السينمائي والتلفزي والقنوات التلفزية والجامعات المختصة والشركات الصناعية الراغبة في تصنيع آلة الدرون. وبين أنّ الغاية من هذا المقترح هي إلغاء التراخيص وتعويضها بإعلام يُوجّه لأقرب نقطة أمنية من مكان الاستعمال. واعتبر أنه لا حاجة للتفصيل باعتبار أنّ إمكانية ومجالات استعمال الدرون واضحة. وأوضح كذلك أنه بالنسبة لأصحاب المبادرة التشريعية فإنّ أهم شيء يجب التركيز عليه هو تحديد مستعمل الدرون وتوقيت الاستعمال ومكانه. ومؤكدا في الآن نفسه أنّ الواقع اليوم يفرض توسيع استعمال الطائرات دون طيار في كل المجالات كالفلاحة (رش المبيدات و زرع البذور) والحماية المدنية والبريد وغيرها.



كما تفاعل ممثل جهة المبادرة مع ملاحظات أعضاء اللجنة مقرًا بضرورة تحسين مقترح القانون المعني عبر توضيح عدّة مسائل على غرار بيان الجهة التي ستقوم بإدخال الدرون والمسؤولية عن الحوادث التي قد تتسبب بها وتحديد الحدّ الأقصى للعلوّ وإضافة أحكام تخصّ التوريد.

وفي تفاعل مع التساؤلات المتعلقة بالشروط الواجب توفرها في قائد الدرون، تبني ممثل جهة المبادرة فكرة تمتّع هذا الأخير بمؤهلات مهنية ولم لا إحداث تكوين خاص في المجال يشفع بشهادة مهنية. كما استحسن فكرة إنشاء منصة الكترونية لتسهيل إجراءات استعمال الدرون وتبسيط الإجراءات. أما بالنسبة لبعض الاقتراحات المتعلقة بضرورة تحديد تصنيفات وموازين وأحجام الطائرات دون طيار، أبرز المتدخل أنّه لا يُجَبّد هذه الفكرة باعتبارها في رأيه ستُعقّد الأمور أكثر.

وفي خاتمة أشغالها، وافقت اللجنة بأغلبية أعضائها الحاضرين على تبني مقترح القانون المعروض والعمل عليه بمزيد تطويره وتحسين محتواه وإضافة التفاصيل الضرورية التي يجب أن يتضمّنها على أن يتم تعميق الاستشارة في مرحلة أولوية وذلك عبر عقد جلسات استماع لكل الأطراف المتداخلة في المجال.

II - قرار اللجنة:

- تبني مقترح القانون المعروض مع العمل على تجويده وتحسينه و مواصلة عقد جلسات استماع لجميع الأطراف المتداخلة.
- عقد جلسة استماع الى ممثلين عن وزارة النقل يوم غد الجمعة 21 جويلية 2023 بداية من الساعة 08.00 صباحا الى حدود الساعة 10.00 صباحا قبل بداية الجلسة العامة.

مُقرّر اللجنة

ثابت العابد

رئيس اللجنة

عادل ضياف

